

TAINIO-HELPIN YKSITYISTIEN YKSIKÖINTI JA TIEN PERUSKORJAUSAVUSTUKSET

Tapio Juha

Opinnäytetyö
Tekniikka ja liikenne
Maanmittaustekniikka
Insinööri (AMK)

2016

Tekniikan ja liikenteen ala
Maanmittaustekniikka
Insinööri (AMK)

Tekijä	Juha Tapio	Vuosi	2016
Ohjaaja	Aune Rummukainen		
Toimeksiantaja	Tainio-Helpin yksityistien tiekunta		
Työn nimi	Tainio-Helpin yksityistien yksiköinti ja tien peruskorjausavustukset		
Sivumäärä	34		

Tässä opinnäytetyössä keskityttiin Tainio-Helpin yksityistien kunnossapitokustannuksien ositteluun ja mahdollisten avustuksien hakemiseen tien peruskorjausta varten. Yksiköinti perustuu Maanmittauslaitoksen ohjeistukseen sekä yksityistielakiin. Opinnäytetyön tavoitteena oli tehdä yksityistielle luotettava yksiköinti sekä tutkia mahdollisuuksia hakea tielle peruskorjausavustusta.

Yksiköinnin tekemiseen käytettiin Maanmittauslaitoksen yksiköintisuositusta ”Käsikirja yksityisteiden tienpidon osittelusta”. Yksiköinnin perusteella laskettiin osakaskohtaiset tieyksiköt. Lisäksi opinnäytetyössä perehdyttiin yksityistielakiin, yksityistien perusparannukseen myönnettäviin valtiollisiin tukiin ja niiden hakuprosessiin.

Yksiköinnin perusteella tiekunta jakaa tienpitovelvollisuuden ja siitä aiheutuvat kustannukset osakkaiden kesken. Myös valtioneuvoston tukien hakeminen edellyttää ajantasaisen yksiköinnin olemassaolon. Peruskorjausavustusten ehtoja tutkimalla tilaaja saa selvemmän kuvan mahdollisista tukilähteistä ja ehdoista tuen antamiselle.

Avainsanat

tiekunta, tieyksikkö, tieyksiköinti, tonnikilometri, yksityistie

Technology, Communication and Transport
Degree Programme of Land Surveying
Bachelor of Engineering

Author	Juha Tapio	Year	2016
Supervisor	Aune Rummukainen		
Commissioned by	Tainio-Helppi Private Road Maintenance Association		
Subject of thesis	Division of Road Maintenance Responsibilities for the Tainio-Helppi Private Road and State Grants for Overhaul.		
Number of pages	34		

The objective of this thesis was to divide the road maintenance responsibilities for the Tainio-Helppi private road and to find out how to request financial assistance for the repairing of the road. The division of road maintenance responsibilities should be based on the instructions of the National Land Survey of Finland and the Private Road Act. The aim was to produce a dependable division of the road maintenance responsibilities and to study the possibilities to apply financial support for the private road maintenance.

The guidelines for the private road maintenance division by the National Land Survey of Finland were used. The co-owner specific road units were calculated based on the division. In addition, the Private Road Act, the state subsidy for the private road maintenance and the application process were studied

On the basis of the division of road maintenance responsibilities, the private road maintenance association divides the road maintenance costs. By studying the conditions of the state subsidy for private roads, the commissioner gets a clear overview of the possible support sources and the application criteria.

Key words private road maintenance association, road unit, division of road maintenance responsibilities, ton-kilometer, private road

SISÄLLYS

KUVIO- JA TAULUKKOLUETTELO.....	6
KESKEISET KÄSITTEET	7
1. JOHDANTO.....	8
2. YKSITYISTIET SUOMESSA	9
2.1. Suomen tieverkko	9
2.2. Kunnan avustus yksityistielle	9
2.3. Historia ja tulevaisuudennäkymät	10
3. VALTIONAVUSTUKSEN HAKEMINEN.....	12
3.1. Valtionavustuskelpoisuuden ehdot	12
3.2. Avustettavat parantamishankkeet.....	13
3.3. Avustuksen hakeminen.....	13
3.4. Päätös valtionavustuksesta	14
3.5. Tien parantamissuunnitelman laatiminen.....	15
3.6. Parantamishankkeen toteuttaminen	16
4. METSÄKESKUKSEN TUKI METSÄTIELLE.....	18
4.1. Kestävän metsätalouden rahoitustuki	18
4.2. Tuen määrä ja hakeminen	19
4.3. Toteuttamissuunnitelma.....	19
5. TIENPITOKUSTANNUSTEN OSITTELU	20
5.1. Yksiköintisuositus	20
5.2. Tieyksiköiden laskeminen.....	21
6. TAINIO-HELPIN YKSITYISTIEN TIENPIDON OSITTELU	23
6.1. Perustietoja.....	23
6.2. Yksiköinnin tarpeellisuus.....	25
6.3. Tietojen kerääminen ja yksiköiden laskeminen.....	25
7. TULOKSET	30
7.1. Yksityistien kelpoisuus peruskorjausavustuksiin.....	30

7.2. Yksikkölaskelman tulokset	30
8. YHTEENVETO	32
LÄHTEET	33

KUVIO- JA TAULUKKOLUETTELO

Kuvio 1. Avustushakemuksen käsittely	14
Kuvio 2. Yleiskartta Tainio-Helpin yksityistiestä.	23
Kuvio 3. Tainio-Helpin yksityistie.....	24
Kuvio 4. Yksityistien yksi huonokuntoisista osista.....	25
Kuvio 5. Tainio-Helpin yksityistien lähikylät.....	27
Kuvio 6. Yksiköinnissä huomioon otettavan alueen rajausta	28
Kuvio 7. Osa metsäkiinteistöjen yksiköistä taulukkomuodossa.....	29
 Taulukko 1. Tieosakastyypit ja liikennelajit.	 20

KESKEISET KÄSITTEET

Erityisliikenne	Kaikki normaalista asumisesta, lomailusta tai maa ja metsätaloudesta poikkeava säännöllinen liikenne, sekä elinkeinon harjoittajan aiheuttama liikenne. (Maanmittauslaitos 2016, 8)
Kiinteistö	Alueellisesti rajattu, kiinteistörekisteriin merkitty rekisteri ja omistusyksikkö. (Maanmittauslaitos 2016, 7)
Painoluku	Tieosakkaan keskimääräisen vuotuisen liikenteen kokonaispainoa kuvaavaa luku. (Maanmittauslaitos 2016, 8)
Tiekunta	Yksitystien hallinnosta vastaava elin. (Maanmittauslaitos 2016, 7)
Tieoikeus	Oikeus käyttää toisen kiinteistön aluetta tietarkoituksiin. (Maanmittauslaitos 2016, 7)
Tieyksikkö	Tieosakkaan osuus tienpidon kokonaiskustannuksista. (Maanmittauslaitos 2016, 8)
Tieyksiköinti	Tienpitovelvollisuuden jakaminen tieosakkaiden kesken. (Maanmittauslaitos 2016, 7)
Tonnikilometri	Tieosakkaan painoluvun ja käytetyn tieosan (matka kilometreinä) tulo. (Maanmittauslaitos 2016, 8)

1. JOHDANTO

Tämä opinnäytetyö on tehty Tainio-Helpin yksityistien tiekunnan toimeksianosta. Opinnäytetyön tarkoituksena on toimittaa ajantasainen tieyksiköinti tiekunnalle ja samalla perehtyä peruskorjausavustuksien hakemiseen Elinkeino- liikenne ja ympäristövirastolta sekä Metsäkeskukselta. Suomessa tieyksiköintiä ohjataan Maanmittauslaitoksen ohjeistuksella, johon tämän opinnäytetyön yksiköinnin tulokset perustuvat. Peruskorjausavustuksien osalta keskitytään tukikelpoisuuden selvittämiseen, avustushakemusten täyttämiseen ja hakuprosessiin.

Opinnäytetyön käytännön osuus perustuu yksiköintiin vaadittavien tietojen keräämiseen, analysointiin ja yksiköinnin laskemiseen. Tiedot kerättiin kirjallisena ja kirjattiin sähköiseen taulukkoon, jotta yksiköinnin ylläpitäminen olisi mahdollisimman yksinkertaista. Käyttäjakohtaiset yksiköt laskettiin Maanmittauslaitoksen antamien painoarvojen mukaan. Opinnäytetyötä ohjasi tarve tehdä tilaajalle mahdollisimman tasapuolinen yksiköinti ja esittää se tarpeeksi selkeästi, jotta asiaan perehtymätönkin saisi oikean käsityksen yksiköinnistä ja sen tuloksista.

Tilaajan pyynnöstä selvitettiin myös Elinkeino- liikenne ja ympäristökeskuksen sekä Metsäkeskuksen vaatimukset peruskorjausavustuksiin ja tutustuttiin molempien tahojen lupaprosesseihin. Lisäksi tutkittiin kunnan vaatimuksia ja yksityistielakia yksiköintiin ja avustusten hakemiseen liittyen.

Työn aihe tuli Tainio-Helpin yksityistien tiekunnalta, koska he tarvitsivat yksiköinnin tulevaa peruskorjausta varten ja tietoa perusparannuksen avustuksista. Aiheen ainutkertaisuus ja luonne antoivat mielenkiintoisen opinnäytetyöaiheen. Tiekunta olisi voinut tehdä yksiköinnin itse tai teettää sen asiantuntijalla, mutta he päättivät tiedustella voisiko aiheesta teettää opinnäytetyön koulutusallamme.

2. YKSITYISTIET SUOMESSA

2.1. Suomen tieverkko

Suomen tieverkkoon kuuluu maantiet, kunnalliset katuverkot sekä yksityistiet. Tieverkon pituus on 454 000 kilometriä, joista valtion maanteitä on 78 000 kilometriä, metsäauto- ja yksityisteitä noin 350 000 kilometriä ja kunnallisia katuverkkoja 26 000 kilometriä. Liikennevirasto ylläpitää ja kehittää valtion tiestöä Elinkeino- liikenne ja ympäristökeskusten kanssa. (Liikennevirasto 2016a.)

Yksityis- ja metsäautoteistä noin 55 000 kilometriä on oikeutettu valtion apuun. Vaatimuksena on, että joko tien varrella on vähintään kolme taloa tai se on merkittävä läpikulkutie. Lisäksi tien on oltava vähintään yhden kilometrin mittainen. Näiden teiden varrella asuu puoli miljoonaa ihmistä. Lisäksi kesämökeistä noin 40 prosenttia sijaitsee valtion apuun oikeutettujen teiden vaikutusalueella. (Tieyhdistys 2016a.)

Yksityisteiden tienpito on tieosakkaiden vastuulla. Tieosakkaiden on pidettävä tie tarkoitustaan vastaavassa eli tieosakkaiden liikenteen edellyttämässä kunnossa. Tieosakkaiden on huolehdittava tien jatkuvasta kunnossapidosta. (Laki yksityisteistä 358/1962 1:7.3 §; 1:32.1 §.)

Yksityistieosakkaat voivat hakea yhdessä tiekunnan perustamista. Tiekunta hoitaa tienpitoa koskevat asiat ja se perustetaan kunnan tielautakunnan toimituksessa tai vaihtoehtoisesti Maanmittauslaitoksen tekemässä yksityistietoimituksessa. Yksityistien osakkaita ovat kyseistä tietä käyttävät kiinteistöjen omistajat. Tiekunta valitsee asioiden hoitamista varten hoitokunnan tai toimitsijamiehen. Tiekunnan perustaminen on suositeltavaa jos yksityistiellä on paljon käyttäjiä. (Tieyhdistys 2016b, 1–2.)

2.2. Kunnan avustus yksityistielle

Yksityistie voi saada kunnalta avustusta tien talvikunnossapitoon sekä kesäkunnossapitoon. Kittilän kunnassa kunnossapitoa koskien on laadittu seuraavat ehdot. Tien tulee olla henkilöautolla ajokelpoinen, vähintään 200 metriä pitkä ja tiellä pitää olla vähintään yksi pysyvästi asuttu talous. Kiinteistöjen asukkaiden täytyy

olla kirjoilla Kittilän kunnassa. Asemakaava-alueella kiinteistöjen pitää olla pysyvän asutuksen tontteja. Avustuksen hakemisesta tulee olla kokouspäättös. Kittilässä avustusta annetaan myös järjestäytymättömälle tielle, mutta joissakin kunnissa avustuskelpoiselle tielle pitää olla perustettuna tiekunta. (Kittilän kunta, tekninen lautakunta 2015a 1–2; 2015b 1–2; 2016.)

Järjestäytymättömällä tiellä pitää olla tien vakituisesti asuttujen kiinteistöjen yhteisesti valitsema vastuuhenkilö, joka hoitaa tieasioita sekä tien kunnossapitoon tarkoitettu pankkitili. Avustukset koskevat pysyvän asutuksen käyttämää osuutta. Avustus ei koske tietä joka vie ainoastaan vapaa-ajan asunnolle, palvelee pelkästään yritystoimintaa, on vain maa- ja metsätalouskäytössä tai on asemakaava-alueella. (Kittilän kunta, tekninen lautakunta 2015a 1–2.)

Kesähoitoavustusta haetaan enintään joka kolmas vuosi, kun taas talvihoitoavustusta voi hakea joka vuosi. Kesähoitoavustusta varten tien tulee olla rakennettu sekä pääsytie pysyvälle asutukselle. Lisäksi kuivatusjärjestelyjen pitää toimia. (Kittilän kunta, tekninen lautakunta 2015a 1–2; 2015b 1–2.)

2.3. Historia ja tulevaisuudennäkymät

Suomen yksityistielaki on tullut voimaan 1963. Monien osa-uudistusten jälkeen lain rakenne ja selkeys ovat kärsineet. Laki toimii ikäänsä nähden kuitenkin suhteellisen hyvin vielä tänäkin päivänä. Nykyaikana tarvitaan kuitenkin kustannustehokkaita sekä mukautuvia ratkaisuja, mitä nykyinen lainsäädäntö ei mahdollista. (Hämäläinen 2014, 7.)

Maaseudun rakenne muuttuu koko ajan. Harvaan asutun maaseudun väestö vähenee, kun taas kaupunkien lähellä olevan maaseudun asukasluku kasvaa ja taajamoituu. Osa maaseudusta tyhjenee kokonaan vakituisesta asutuksesta. Maaseudun autioituminen vähentää henkilöautoliikennettä, mutta toisaalta metsäteollisuuden kasvun vuoksi raskaan kaluston käyttö lisääntyy niin metsäauto-, yksityis- kuin maanteilläkin. Tämä vaatii tieverkolta hyvää rakenteellista kuntoa. Etenkin Suomen biomassatalouden kasvu lisää energiapuun käytön määrää. On hyvä muistaa, että luonnonvarat sijaitsevat maaseudulla, joten niiden käyttö vaatii toimivan yksityistieverkon. (Hämäläinen 2014, 12.)

High Capacity Transport-kuljetukset ovat yleistyneet suomessa lähivuosina. Suomessa niillä tarkoitetaan yli 25,25 metriä pitkiä, tai yli 76 tonnia painavia yhdistelmiä. Suomessa liikennöi tällä hetkellä neljä High Capacity Transport puutavaraajoneuvoa. Suuren painon ja koon vuoksi High Capacity Transport-ajoneuvot käyttävät vain isompia teitä, esimerkiksi 4-tietä Inarista Kemiin. Isoimpia ongelmia ovat tieverkon riittämätön kantavuus ja siltojen painorajoitukset. Tällä hetkellä onkin käynnissä useita eri tutkimuksia High Capacity Transport-puutavarakuljetusten kannattavuudesta. Puutavaralogistiikkaa parantamalla voidaan nostaa kotimaisen puun kustannustehokasta hyödyntämistä. (Metsäteho 2016.)

3. VALTIONAVUSTUKSEN HAKEMINEN

3.1. Valtionavustuskelpoisuuden ehdot

Yksityistielain 93 §:n mukaan yksityistie on valtionavustuskelpoinen, jos se on autolla ajokelpoinen ja sen asioiden hoitamista varten on perustettu tiekunta. Lisäksi tien pitää olla olemassa, sillä pelkkä tieoikeus ei täytä ehtoja. Tiellä on myös oltava paikkakunnalla huomattava liikenteellinen merkitys, tai sen on oltava tarpeellinen pysyvän asutuksen pääsytienä vähintään yhden kilometrin matkalla ja sen vaikutuspiirissä on vähintään kolme pysyvästi asuttua taloutta. Lisäksi tie tai sen osa ei saa olla pelkkä viljelystie, metsätie tai mökkitie. Tie ei saa sijaita asemakaava-alueella, ranta-asemakaavoja lukuun ottamatta. (Liikennevirasto 2016b, 12.)

Pääsytienä pysyvälle asutukselle yksityistie on avustuskelpoinen viimeiseen pysyvään talouteen saakka. Avustettavan parannushankkeen täytyy olla sillä tieosalla, jota pysyvä asutus käyttää. (Liikennevirasto 2016b, 21.)

Yksityistieasetuksen 8 § määrittää pääsytien ja pysyvän asutuksen edellä mainitusti.

”Pysyvän asutuksen pääsytienä pidetään sen pääasiallista kulkuyhteyttä paikalliseen hallinto- tai palvelukeskukseen. Pysyvästi asuttuna taloutena pidetään asuntoa, jossa asutaan ympäri vuoden ja joka on väestötietolain (507/1993) väestötietojärjestelmään talletettu asuinpaikka.” (Liikennevirasto 2016b, 21.)

3.2. Avustettavat parantamishankkeet

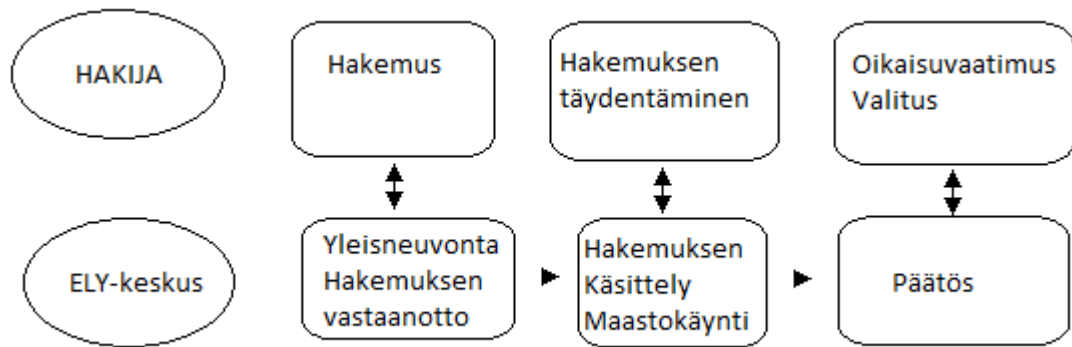
Yksityistielain 7 §:n mukaan tienpito on tieosakkaiden vastuulla. Tie on pidettävä tieosakkaiden liikenteen edellyttämässä kunnossa. Valtion avustuksilla on tarkoitus vähentää tieosakkaille aiheutuvaa raskautta tienpidosta. Jos tielle myönnetään valtion avustusta, pitää sen olla vapaassa käytössä yleisesti. Hankkeita joita avustetaan ensisijaisesti, ovat esimerkiksi tulva- ja routavauriot, tien kantavuuden ja kuivatuksen parantaminen sekä huonokuntoiset sillat. (Liikennevirasto 2016b, 21.)

Avustuksia annetaan hankkeisiin, joissa liikenne on tulva- tai routavaurioiden takia kokonaan estynyt tai uhkaa estyä. Lisäksi avustuksia kohdennetaan siltojen ja isojen rumpujen uusimiseen tai korjaamiseen. Myös pahoja yksittäisiä vaurioita korjataan. (Liikennevirasto 2016b, 22.)

Muita hankkeita joita avustetaan, ovat esimerkiksi tien huonon kantavuuden ja kuivatusjärjestelmän parantaminen. Kantavuutta voidaan parantaa vahvistamalla tien rakennekerroksia ja lisäämällä kantavan kerroksen paksuutta. Myös suodattimilla voidaan estää rakennekerroksien sekoittuminen. Yleensä samalla kunnostetaan myös ojia ja rumpuja. (Liikennevirasto 2016b, 22.)

3.3. Avustuksen hakeminen

Tiekunta voi hakea valtion avustusta tien rakenteiden ja vaurioiden korjaamiseen. Hakemus toimitetaan siihen Elinkeino- liikenne- ja ympäristökeskukseen, jonka alueella tie sijaitsee. Elinkeino- liikenne ja ympäristökeskus antaa tarvittaessa yleisneuvontaa hakemuksen täyttämiseen ja pyytää tarvittaessa täydennystä hakemukseen ennen mahdollisia maastokäyntejä ja lopullista päätöstä (Kuvio 1). Suositeltavaa on, että hakemus tehdään viimeistään kesäkaudella vuotta ennen suunniteltuja kunnostustöitä. (Liikennevirasto 2016b, 26.)



Kuvio 1. Avustushakemuksen käsittely (Liikennevirasto 2016b, 26.)

Hakemukseen liitetään rekisteriote ja karttaliite tien vaikutusalueesta, pöytäkirja-note avustuksen hakemisesta tiekunnan kokouksesta ja suunnitelma-asiakirja. Kartassa pitää olla merkittynä pysyvä asutus. Suunnitelma-asiakirjaan kuuluu työselitys, suoritepohjainen kustannusarvio ja suunnitelmakartta. Tarvittaessa toimitetaan myös muut tarpeelliset luvat, suostumukset ja lausunnot sekä aukko-lausunto, joka on silta- tai rumpuaukon mitoittamiseen liittyvä asiantuntijalausunto. (Liikennevirasto 2016b, 27.)

Hakemuksessa kerrotaan yksityistien perustiedot, tiekunnan ja hakemuksen yhteyshenkilöt, parantamiskohteet, avustukset joita haetaan, hankkeen kustannustiedot ja rahoitussuunnitelma ja aikataulu. Lisäksi tarvittaessa voidaan antaa lisätietoja hankkeesta. (Elinkeino- liikenne- ja ympäristökeskus 2016, 1–3.)

3.4. Päätös valtionavustuksesta

Kustannusarvion ja suunnitelman tarkastuksessa kiinnitetään huomiota siihen, että toimenpiteet on mitoitettu oikein. Ylimoitettut toimenpiteet karsitaan. Myös alimitoitettuihin arvioihin puututaan. Tie kunta voi tarpeen tullessa tehdä täydennyksen hakemukseen, jotta hanke voidaan toteuttaa kerralla. (Liikennevirasto 2016b, 28.)

ELY-keskus valitsee avustettavat kohteet ja arvioi niille annetun avustuksen määrän. Valintaan vaikuttavat kohteen parantamistarve, valtionavustuksen tarve, esitetyt toimenpiteet sekä hankkeiden tärkeys ja kiireellisyys. Ennen avustuspäätöksen tekemistä tehdään tarvittaessa maastokäynti tai maastotarkastus. (Liikennevirasto 2016b, 28.)

Myönteisessä avustuspäätöksessä hyväksytään ja kerrotaan hankkeen suunnitelma kustannusarvioineen, avustusprosentti ja – enimmäismäärä, maksuerien lukumäärä, toteutusaika työlle sekä tarvittavat muut ehdot. Kielteinen päätös tehdään, jos tie ei ole avustuskelpoinen tai parantamistarvetta ei ole, parantamistarve johtuu tien heikosta kunnossapidosta, hanke on liian pieni tai valtionavustusta ei katsota tarpeelliseksi, hanke ei ole tärkeä tai kiireellinen, esitettyjä toimenpiteitä ei voida hyväksyä tai avustusmääräraha ei ole riittävä hankkeen avustamiseen. (Liikennevirasto 2016b, 28.)

Tavallisesti avustus on puolet hankkeen arvonlisäverollisista kuluista. Siltojen ja vaativien rumpujen korjaushankkeissa sekä poikkeuksellisten tulvien korjauksissa avustus voi olla 75 %. (Liikennevirasto 2016b, 29.)

3.5. Tien parantamissuunnitelman laatiminen

Suunnittelun tarkoituksena on varmistaa, että parantamishanke toteutetaan tarkoituksenmukaisimmalla tavalla mahdollisimman edullisesti ympäristö- ja luonnonarvot huomioon ottaen. On suositeltavaa, että tiekunta käyttää ammattitaitoista suunnittelijaa. Suuremmissa hankkeissa laaditaan yksityistiesuunnitelma, johon tulee suunnitelmaselostus, kustannusarvio, tarvittavat suunnitelmakartat sekä pituus- ja poikkileikkauskuvat. Tarvittaessa tehdään myös maaperä- ja kantavuusmittauksia. Natura- ja pohjavesialueilla voivat edellyttää ammattisuunnittelijan käyttämistä sekä neuvotteluja ympäristöviranomaisten kanssa. Pienemmissä hankkeissa käytetään kevennettyä suunnittelumenettelyä, jolloin tehdään työselitys, mistä käy ilmi toteutettavien töiden työmenetelmät ja -määrät. (Liikennevirasto 2016b, 33–34.)

Tarvittaessa tiekunta tai suunnittelija hankkii vaadittavat viranomaislausunnot ja -luvut. Maanmittauslaitoksen pitämä yksityistietoimitus vaaditaan, jos tarvitaan lisää tiealuetta tai tietä pitää siirtää. (Liikennevirasto 2016b, 34.)

Yksityistiesuunnitelmaan tarvitaan myös asiaankuuluvat kartat. Hankkeen sijainnin esittävä yleiskartta voi olla GT-kartta 1:200 000 tai 1:250 000. Yksityiskohtaisempaan suunnitteluun ja parantamishankkeen kohteiden sijaintien esittelyihin

käytetään peruskarttaa 1:20 000 tai 1:25 000. Karttoja voi tilata tarvittaessa esimerkiksi Maanmittauslaitokselta niin paperisena kuin sähköisenä. (Liikennevirasto 2016b, 34.)

Parantamistöitten suunnittelua helpottamaan on tehty erityiset ohjekortit, jotka löytyvät Elinkeino- liikenne- ja ympäristökeskuksen internetsivuilta. Lisäksi Suomen tieyhdistys on laatinut ohjejulkaisun Yksityistien parantaminen. Ohjejulkaisun tarkoituksena on ollut kerätä tarvittava tieto yksiin kansiin sekä esittää se helposti ymmärrettävällä tavalla. Ohjeessa opastetaan pienten parannushankkeitten toteuttamisessa sekä asiantuntija-avun hankkimisessa suuremmissa hankkeissa. (Hämäläinen 2010, 5.)

3.6. Parantamishankkeen toteuttaminen

Parantamishanke toteutetaan osittain tai kokonaan omana työnä. Vaihtoehtoisesti se voidaan teettää kokonais- tai osaurakalla. Tiekkunnan on tehtävä päätös avustuksen vastaanottamisesta kokouksessaan, sekä ilmoitettava siitä 60 päivän kuluessa ELY-keskukselle. (Liikennevirasto 2016b, 43.)

Tiekkunnan on urakalla teetettäessä ja hankintoja tehtäessä hyvä käyttää kirjallisia tarjouspyyntöjä sekä sopimuksia. Tarjouspyyntö voi olla vapaamuotoinen, siinä esitetään sopivalla tarkkuudella hankinnan tekninen määrittely, maksuperusteet, maksuehdot sekä mahdolliset vakuudet, aikataulutus, jättämistapa tarjoukselle sekä sen voimassaoloaika ja ratkaisuperusteet tarjouskilpailulle. Lopuksi siihen liitetään hankesuunnitelmasta suoritepohjainen kustannusarvio ja työselitys. (Liikennevirasto 2016b, 45.)

Osoitteessa www.infrary.fi on Maarakennustöiden urakkasopimuslomake, jota voi käyttää urakan tarjouspyyntönä. Sivustolta löytyy myös ohjeistusta urakalla teettämiseen. Saatujen tarjousten vertailusta tehdään pöytäkirja. Siihen merkitään saadut tarjoukset, niiden arvioinnit, mahdolliset hylkäykset sekä tarjousvertailu. Kaikille osallistuneille ilmoitetaan kirjallisella hankintapäätöksellä tarjouskilpailun ratkaisu perusteluineen. Se annetaan pääasiallisesti sähköpostilla. (Liikennevirasto 2016b, 45.)

Hankkeeseen nimetään urakoitsijasta riippumaton työnjohtaja tai urakan valvoja. Valvoja ilmoitetaan ELY-keskukselle. Pienissä hankkeissa valvojaksi riittää esimerkiksi hoitokunnan toimitsijamies, mutta suuremmissa hankkeissa tarvitaan ammattivalvoja. (Liikennevirasto 2016b, 45.)

Tiekunnan valvojan on huolehdittava hankkeen toteuttamisesta asianmukaisesti sekä hyvää rakentamistapaa noudattaen tiekunnan edun mukaisesti. Urakoitsijan vastaava työnjohtaja toimii yhteistyössä tiekunnan valvojan kanssa. Vastuu töiden toteuttamisesta ja samalla hankkeen onnistumisesta on valvojalla sekä tiekunnalla. (Liikennevirasto 2016b, 46.)

4. METSÄKESKUKSEN TUKI METSÄTIELLE

4.1. Kestävän metsätalouden rahoitustuki

Metsäkeskus myöntää Kestävän metsätalouden rahoitustukea metsäautoteiden rakentamiseen ja parantamiseen. Tuen tarkoituksena on edistää taloudellisesti ja ekologisesti kestävä metsän käyttöä ja hoitoa. Tuesta on annettu Kestävän metsätalouden määräaikainen rahoituslaki 34/2015 sekä valtioneuvoston asetus kestävän metsätalouden rahoituksesta 594/2015. (Kestävän metsätalouden määräaikainen rahoituslaki 34/2015 1:1.1 §, Valtioneuvoston asetus kestävän metsätalouden rahoituksesta 594/2015)

Tukea haettaessa on tärkeä muistaa, että Kestävän metsätalouden määräaikaisen lain 7 §:n mukaan tuen edellytyksenä on, ettei rahoitettavaan perusparannukseen ole myönnetty muuta julkista tukea tai verojärjestelmän kautta myönnettävää tukea. Lisäksi tie ei ole saanut vastaanottaa julkista rahoitusta perusparannukseen viimeisen 20 vuoden aikana. (Kestävän metsätalouden määräaikainen rahoituslaki 34/2015 1:7.1 §, 3:17.6 §.)

Kestävän metsätalouden rahoitustukea tien perusparannukseen voi hakea yksityistie joka täyttää seuraavat ehdot. Tien on oltava vähintään 500 metriä pitkä, tien mitoituksessa on käytettävä metsätalouden käyttöön laadittuja metsätienormeja, tien tulee olla rakennettu vähintään tien rakentamisaikaisten ohjeiden mukaan, tien kunnossapidosta on huolehdittu tien käyttöä vastaavalla tavalla ja tien on oltava vähintään 3,6 metriä leveä. Lisäksi tien on oltava ympärivuotisessa käytössä pois lukien kelirikkoaika (Valtioneuvoston asetus kestävän metsätalouden rahoituksesta 594/2015 7:20.2 §, 7:21.1–6 §.)

Perusparannettavalla tiellä on metsätalouden kuljetuksen osuus oltava vähintään 30 prosenttia tien käytöstä. Kuljetuksen osuus määritetään samojen periaatteiden mukaisesti kuin tienpitovelvollisuudesta aiheutuvat kustannukset, eli tieyksiöiden mukaan. (Valtioneuvoston asetus kestävän metsätalouden rahoituksesta 594/2015 7:21.2 §.)

4.2. Tuen määrä ja hakeminen

Perusparannuksen tuki on Pohjois-Suomessa 60 prosenttia hyväksyttävistä kokonaiskustannuksista. Tukeen hyväksyttäviä menoja ovat lupa- ja toimitusmaksut sekä suunnittelu-, työ- ja tarvikekustannukset. Jos perusparannus käsittää sillan korjaamista, voidaan sillan tarvike-, suunnittelu- ja rakennuskustannuksiin myönnettävää tukea nostaa 70 prosenttiin. Mahdolliset tietotoimituksissa määrättävät korvaukset eivät ole hyväksyttäviä kustannuksia. (Valtioneuvoston asetus kestävän metsätalouden rahoituksesta 594/2015 7:22.1–2 §.)

Kestävän metsätalouden rahoitustukea haetaan Suomen metsäkeskukselta rahoitushakemuksella. Hakemukseen täytetään perustiedot hankkeesta ja yksityistiestä, toteuttamissuunnitelman laatijan tiedot, työn toteuttajan tiedot, työmäärät, arvioitu töiden alkamis- ja päättymisaika, hankkeen osakastiloja edustavan asiamiehen tiedot ja hakemuksen laatijan tiedot. Lisäksi toimitetaan yksityistien tiedot, yksityistien ajantasainen luettelo tieosakkaista ja tieyksiköistä ja tiekunnan päätös ryhtymisestä hankkeeseen. (Metsäkeskus 2016b, 1–2.)

Hakemuksen mukana toimitetaan Toteuttamissuunnitelma liitteineen sekä tarvittavat kartat. Toteuttamissuunnitelman laatijalla pitää olla tuettavan toimenpiteen laatuun nähden riittävä asiantuntemus. Se voidaan tehdä joko omana työnä tai teetättää ulkopuolisella asiantuntijalla. (Kestävän metsätalouden määräaikainen rahoituslaki 34/2015 1:9.1–4 §.)

4.3. Toteuttamissuunnitelma

Toteuttamissuunnitelmaan täytetään hankkeen perustiedot, alueen puuston keskimääräinen kasvu ja listataan yksityiskohtaisesti suunnitelmakustannukset, työ- kustannukset, tarvikekustannukset, siltakustannukset, muut kustannukset ja työnohjoituskustannukset. Selvitetään metsätalouden edellyttämien kuljetusten osuus tieyksiköistä ja kerrotaan suunnitellut työmenetelmät eri työvaiheineen. (Metsäkeskus 2016a, 1–2.)

Suunnitelmaan liitetään tarvittaessa seuraavat liitteet. Tilaluettelo omistaja- ja osoitetiedoin, tiesopimus, toteutussopimus, tieyksikkölaskelma, tietotoimituspöytä-

kirjan jäljennös, luvat ja ilmoitukset, tiekunnan kokouspöytäkirja, tarvittavat valtakirjat ja valtuutukset, tiesuunnitelmakartta, vaikutusaluekartta, pituusleikkauspiirros, kustannusarvio sekä kustannusten jakaantuminen kiinteistöille, silta- tai rumpusuunnitelma sekä luonto- ja ympäristöarvojen selvitys. (Metsäkeskus 2016a, 2.)

5. TIENPITOKUSTANNUSTEN OSITTELU

5.1. Yksiköintisuositus

Maanmittauslaitos on julkaissut teoksen ”Käsikirja yksityisteiden tienpidon osittelusta” yksityistien tienpitokustannusten osittelun helpottamiseksi. Tässä opinnäytetyössä tehty osittelu on toteutettu kyseisen teoksen pohjalta.

Yksitystien kunnossapito- ja rakentamiskustannusten osittelu on arviointitehtävä, jonka perustaksi voidaan antaa vain keskimääräisiä normeja sekä suuntaa antavia ohjeita. Niitä on siten yksittäistapauksissa sovellettava harkintaa käyttäen ja arvioitavan kohteen olosuhteet huomioon ottaen. Peruslähtökohtana on osakkaan omistaman kiinteistön todellinen tien käyttö. Lopputuloksen kannalta on kuitenkin tärkeintä, että määritettävät yksiköt saadaan toisiinsa nähden oikeisiin suhteisiin. (Maanmittauslaitos 2016, 3.)

Yksitystielain 23 §:n mukaan tienpitovelvollisuus on tieosakkaiden kesken jaettava sen hyödyn mukaan, minkä tien katsotaan kullekin osakkaalle tuottavan. Tiestä saatava hyöty voidaan määrittää tien käytön perusteella. Tieosakkaita ovat kaikki tieoikeuden saaneet kiinteistön omistajat, tai muutoin tieosakkaiksi otetut ja näin tienkäyttöoikeuden saaneet elinkeinonharjoittajat (Taulukko 1). (Maanmittauslaitos 2016, 7; 9.)

Taulukko 1. Tieosakastyypit ja liikennelajit. (Maanmittauslaitos 2016, 8.)

Tieosakastyypit	Liikennelaji

Asuinkiinteistö	Asuinkiinteistön ulkoinen liikenne (ULA)
Lomakiinteistö	Lomakiinteistön ulkoinen liikenne (ULL)
Maa- ja metsätilat	Talouskeskuksen ulkoinen liikenne <ul style="list-style-type: none"> • asumisesta aiheutuva liikenne (ULM) • maidonkuljetus (ULMa) • Viljelmä • ulkoinen liikenne (ULV) • sisäinen liikenne (SLV) • Metsäliikenne (MeL) • puutavaran kuljettamisesta ym. aiheutuva ulkoinen liikenne (ULMe) • metsätöistä ym. aiheutuva sisäinen liikenne (SLMe)
Elinkeinon harjoittajat ja muut erityiskäyttäjät	Erityisliikenne (EL)

Käsikirjassa on valmiiksi laskettuja painolukuja, jotka kertovat tietyn liikennelajin keskimääräisen vuotuisen kokonaispainon. Kun ohjeellinen painoluku kerrotaan käytetyllä matkalla, saadaan lasketuksi tieosakkaan tieyksiköt, jotka määritetään tonnikipometreinä. (Maanmittauslaitos 2016, 9.)

5.2. Tieyksiköiden laskeminen

Yksiköiden laskemiseksi selvitetään aluksi tieosakkaat yhteystietoineen, seuraavaksi selvitetään kunkin tieosakkaan liikennelajien käyttämä matka kyseisellä yksityistiellä, liikennelajit jokaiselle kiinteistölle ja lohkolle, sekä metsä- ja peltolohkojen pinta-alat. Lopuksi selvitetään ohjeelliset painoluvut. (Maanmittauslaitos 2016, 11.)

Kun perustiedot on kerätty, esimerkiksi tietojenkeruulomakkeella, voidaan arvioida korjauskertoimien tarpeellisuutta. Yleisesti ottaen korjauskertoimien käyttöä kannattaa välttää, jotta yksiköinti pysyisi mahdollisimman selkeänä ja yksinkertaisena. Lisäksi yksiköintilaskelman ylläpito hankaloituu jos korjauskertoimia käytetään. Korjauskertoimia voidaan kuitenkin käyttää niin ohjeellisiin painolukuihin kuin matkoihin. (Salonen 2014, 12.)

Jos joitain tietoja ei saada kerätyksi, ne voidaan täydentää esimerkiksi kartalta tai tiekunnan yhteyshenkilöltä. Lisäksi jos jonkin tiedon saaminen käy liian vaikeaksi, voidaan käyttää käsikirjasta saatua ohjearvoa. Yksiköinnin tietoja pitää päivittää tarpeen mukaan. Kun tieosakkaista on kerätty tarpeelliset tiedot, voidaan laatia tieyksikkölaskelma. Laskelmalla saadaan selville jokaisen tieosakkaan tonnikilometrit yhteensä. Laskelma laaditaan esimerkiksi valmiille lomakkeelle tai vapaamuotoisesti paperille. (Maanmittauslaitos 2016, 11.)

Tieyksikkölaskelmaan kirjataan kiinteistön nimi ja tunnus, tieosakastyyppe, liikennelajit kiinteistöittäin ja lohkoittain, yksiköiden määrä kutakin liikennelajia kohti, painoluku ja käytetty matka, mahdolliset korjauskertoimet matkalle, painoluvulle sekä sivuetäisyydelle ja lopuksi osakkaan yhteenlasketut tieyksiköt tonnikilometreinä. (Salonen 2014, 21.)

Kun jokaisen osakkaan tonnikilometrit on laskettu, päätetään tieyksikön hinta. Se voi olla esimerkiksi 0,15 euroa per tonnikilometri, jolloin osakkaan tiemaksu saadaan kertomalla tonnikilometrit yksikköhinnalla. Lisäksi voidaan periä jokaiselta osakkaalta perusmaksu. (Salonen 2014, 21.)

6. TAINIO-HELPIN YKSITYISTIEN TIENPIDON OSITTELU

6.1. Perustietoja

Tainio-Helpin yksityistie sijaitsee Kittilän kunnan eteläpäässä, Ounasjoen länsipuolella. Yksityistie alkaa Kittilän ja Rovaniemen rajalta ja jatkuu pohjoiseen Palokuusikkoon, josta sama tie jatkuu metsähallituksen Otusmaan metsäautotienä aina Kittilän Kallon kylään saakka (Kuvio 2). (Kumpula 2016.)



Kuvio 2. Yleiskartta Tainio-Helpin yksityistiestä © Maanmittauslaitos.

Tie on sorapäälysteinen (Kuvio 3) ja se on rakennettu 1988. Tiekunta on ollut niin sanottu nukkuva tiekunta 1990-luvulta lähtien. Kesällä 2015 tiekunnalle valittiin uusi hallitus. Uuden hallituksen myötä tuli esille tarve tien peruskunnostukselle sekä tienpidon yksiköinnille. Yksityistien laskennallinen pituus on 10,8 kilometriä. Sen varrella on viisi asuinkiinteistöä, viisi maatilaa ja 34 lomakiinteistöä. Lisäksi metsätiloja on 61 kappaletta. (Kumpula 2016; Maanmittauslaitos 2016.)



Kuvio 3. Tainio-Helpin yksityistie (Kumpula 2016)

Tainio-Helpin yksityistie saa Kittilän kunnalta avustusta talvikunnossapitoon. Auran hoitaa ulkopuolinen urakoitsija jonka rahoitusta kunta avustaa. Lisäksi kunta antaa avustusta joka kolmas vuosi kesäkunnossapidossa. Tiesakkaat ovat hoitaneet itse kesäkunnossapidon. (Kumpula 2016.)

Metsähallitus käyttää Tainio-Helpin yksityistietä muun muassa tukkirekkojen ajo-reittinä. Korvauksena tien käytöstä Metsähallitus on huolehtinut noin kolmen kilometrin matkalta yksityistien kunnossapidosta, Palokuusikon ja viimeisen asuin-kiinteistön Koivula välin. Yksiköinnin avulla on tarkoituksena tehdä myös metsähallituksen kanssa tarkempi sopimus tienkäytön maksuista tieyksiköittänsä mukaan. (Kumpula 2016.)

Tien syrjäisen sijainnin vuoksi tietä käyttävät lähinnä tiesakkaat. Yksityistietä käyttävät myös Alakylän palkisen poromiehet, metsästysseurat, metsästäjät sekä marjastajat. Tiekuunta on kokouksessaan huhtikuussa 2016 päättänyt alkaa perimään käyttömaksuja tietä käyttäviltä metsästysseuroilta, Alakylän palkiselta sekä tietä rasittavilta muilta yksityisteiltä. (Kumpula 2016.)

6.2. Yksiköinnin tarpeellisuus

Tainio-Helpin yksityistie on yleisesti huonossa kunnossa ja etenkin kelirikon aikaan tiellä liikkuminen voi vaatia jopa maastoautoa (Kuvio 4). Yksiköinnille on tullut tarvetta, koska yksityistielle on aiheellista tehdä laaja peruskorjaus. Lisäksi tietä käyttäviltä postinjakajilta ja koululaistaksia ajavilta taksikuskeilta on tullut palautetta tien huonon kunnan vuoksi. Yksiköinti mahdollistaa tasapuolisen rahoituksen keräämisen tien peruskorjaukseen sekä jatkossa tien pitämisen tieosakaiden liikenteen edellyttämässä kunnossa. (Kumpula 2016.)



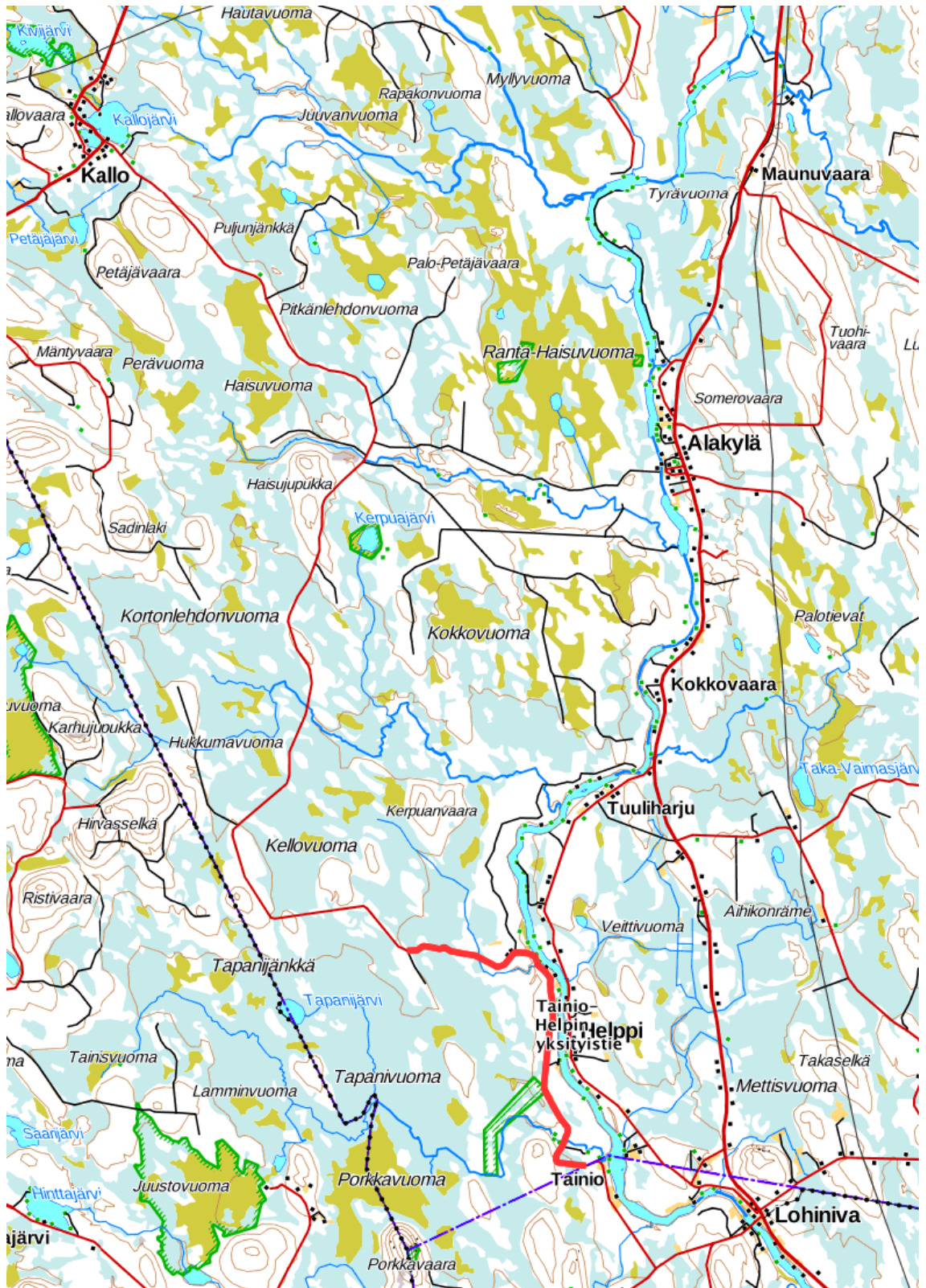
Kuvio 4. Yksityistien yksi huonokuntoisista osista (Kumpula 2016)

Alustavana suunnitelmana Tainio-Helpin yksityistien kunnostukseen kuuluu rakennekerroksien sekoittumisen estäminen suodatinkankaalla, päällysrakennekerrosten vahvistaminen, pientareiden raivaaminen ja ojien kunnostus sekä oja-profiilin loivennus. (Kumpula 2016.)

6.3. Tietojen kerääminen ja yksiköiden laskeminen

Yksityistien tienpidon yksiköinti tehtiin yhteistyössä tiekunnan puheenjohtajan kanssa. Puheenjohtajan avustuksella tien tietoja voitiin täydentää tarpeen mukaan ja tehdä yksiköintiin liittyviä päätöksiä.

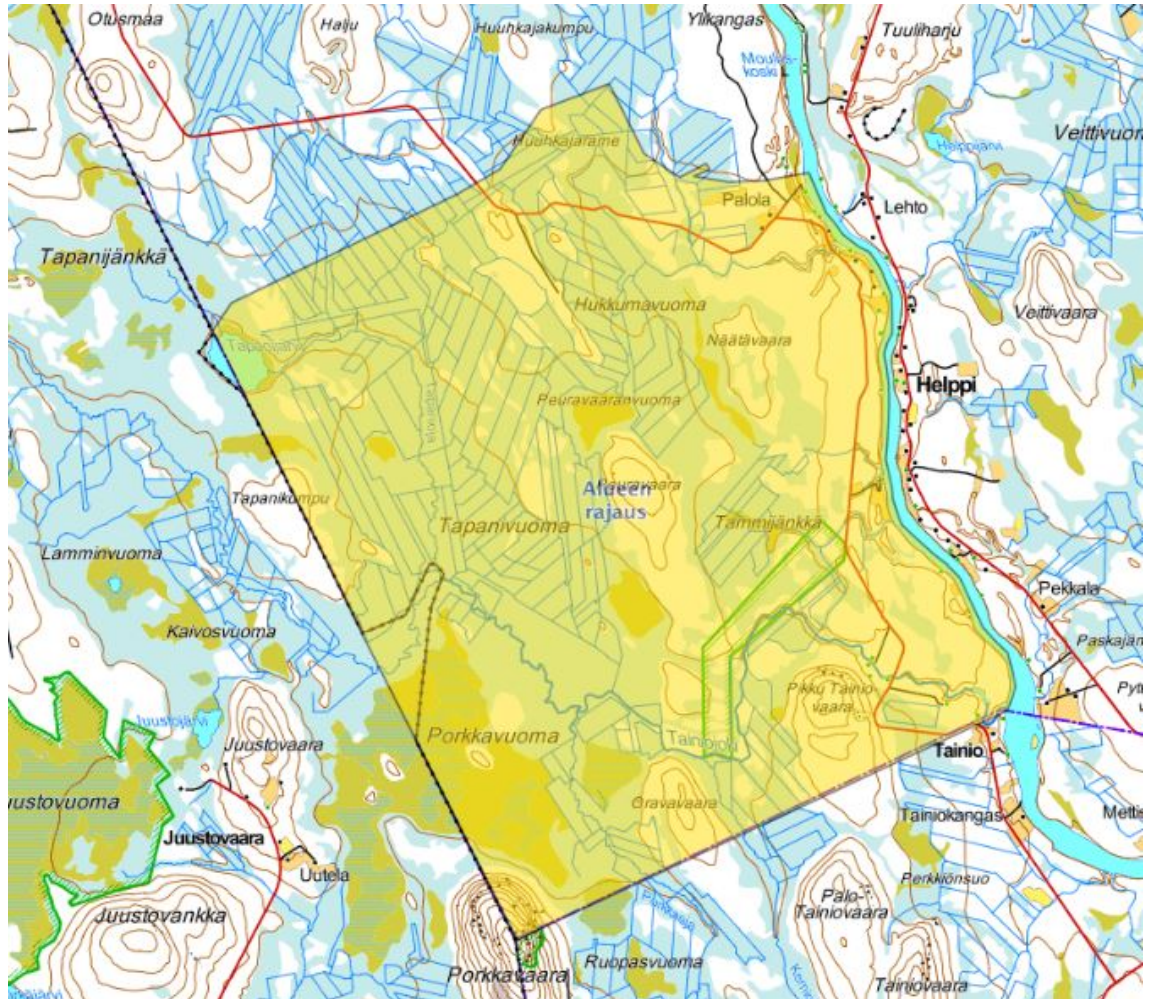
Yksityistien vaikutusalueella on yksi luonnonsuojelualue, 30 neliökilometriä yksityisten maita sekä noin 20 neliökilometriä valtionmaita. Tainio-Helpin yksityistie on läpikulkutie, mutta tien pohjoispuolella lähin kylä ja samalla lähin asutus on Kallon kylässä noin 30 kilometrin päässä (Kuvio 5). Suurin osa liikenteestä tapahtuu tien eteläpään kautta. Tästä syystä Kallosta päin tulevaa tai menevää liikennettä ei otettu huomioon yksiköinnissä, paitsi metsähallituksen osalta. Matkan korjauskerrointa tieyksiköinnissä ei käytetty, koska Tainio-Helpin yksityistie on vähäliikenteinen. Lisäksi tieosakkaiden suuren määrän vuoksi yksiköinti pidettiin mahdollisimman yksinkertaisena. (Kumpula 2016.)



Kuvio 5. Tainio-Helpin yksityistien lähikylät © Maanmittauslaitos.

Alue rajattiin etelä- ja länsipäästä kunnanrajaan, länsilaita tuli Ounasjokea myöten. Pohjoispäässä rajausta päättyi yksityistietä rasittaviin kiinteistöihin (Kuvio 6). Vanhat niittypalstat Tapaninvuomalla Tapaninojan varressa päätettiin jättää pois

yksiköinnistä. Suolla olevilla kiinteistöillä ei ole mainittavaa metsätaloudellista hyötyä eikä niihin kohdistu muutakaan liikennettä. (Kumpula 2016.)



Kuvio 6. Yksiköinnissä huomioon otettavan alueen raja © Maanmittauslaitos.

Alueella olevien kiinteistöjen tiedot kerättiin Maanmittauslaitoksen kiinteistötietopalvelun avulla. Osa kiinteistöjen omistajista saatiin selville Tiekunnan hoitokunnan sekä paikallisten asukkaiden avustuksella. Myös Maanmittauslaitoksen asiakaspalvelun kautta selvitettiin kiinteistöjen omistajia.

Vakituksille asuinkiinteistöille jaettiin tiedonkeruulomakkeet, joiden avulla saatiin laskettua jokaisen asuinkiinteistön tonnikilometrit. Vapaa-ajan asuntojen ja metsäpalstojen omistajille suoritettiin puhelimen kautta kyselyt yksityistien käytöstä. Mikäli kiinteistön tietoja ei voitu selvittää kohtuullisella työmäärällä, käytettiin maanmittauslaitoksen käsikirjan mukaisia ohjearvoja.

Yksiköinti suoritettiin taulukkolaskentaohjelmalla. Asuin-, metsä- ja vapaa-ajan kiinteistöt jaettiin omiin taulukoihinsa, jotta yksiköinnin ylläpitäminen pysyisi mahdollisimman yksinkertaisena. Yksiköintilaskelma summaa jokaisen kiinteistön tonnakilometrit yhteen ja laskee samalla perittävät summat yksikköhinnan mukaan. Lisäksi laskelma erittelee ja summaa jokaisen tieosakastyypin yksiköt omaan taulukkoonsa. Metsäkiinteistöjen suuren määrän vuoksi metsälohkojen painolukuina käytettiin Keski-Lapin arvioitua vuotuista hakkuukertymää (Kuvio 7).

Metsäkiinteistöt		Yksityistietä käytetään	Painoarvo	Metsä	Yhteensä	Yhteensä
		km	t/ha	ha	tkm	euroa
261-401-11-2	ERKKILÄ	1,80	4,00	17,40	125,28	3,70
261-401-11-7	TÖRMÄLÄ	1,80	4,00	56,19	404,57	11,94
261-401-11-11	PEKKALA	1,80	4,00	85,70	617,04	18,21
261-401-11-13	RANTAKARI	2,30	4,00	18,80	172,96	5,10
261-401-11-17	ALANKO	1,80	4,00	33,44	240,75	7,10
261-401-11-19	MÄNTY	1,58	4,00	12,30	77,74	2,29
261-401-11-31	HARJULA	1,80	4,00	29,40	211,68	6,25
261-401-11-34	MÄNTY'I	1,57	4,00	6,10	38,31	1,13
261-401-11-55	PALLERONPESÄ	2,06	4,00	0,32	2,64	0,08
261-401-11-60	KAARTO	1,80	4,00	93,11	670,39	19,78
261-401-11-61	PIA-SOFIA	1,16	4,00	1,09	5,03	0,15
261-401-11-65	RANTALA	1,80	4,00	17,30	124,55	3,68
261-401-11-74	JOKITÖRMÄ	1,80	4,00	0,85	6,10	0,18
261-401-11-76	HAAPAUURA	1,80	4,00	0,63	4,56	0,13
261-401-11-77	JAMPANMESTA	1,80	4,00	0,70	5,01	0,15
261-401-11-78	TUULIKUMPU	1,80	4,00	0,68	4,87	0,14
261-401-11-79	NIITYPELTO	1,80	4,00	0,30	2,17	0,06
261-401-11-80	KUUSIKUMPU	1,80	4,00	0,63	4,54	0,13
261-401-11-82	JÄNKÄPAIKKA	1,80	4,00	30,10	216,72	6,40
261-401-11-85	KOIVIKKO	2,09	4,00	11,35	94,84	2,80
261-401-11-87	Poikkijoki	1,48	4,00	7,11	42,09	1,24
261-401-11-88	Suolankeittäjä	1,80	4,00	12,54	90,27	2,66
261-401-12-34	JOENTÖRMÄ	5,14	4,00	1,25	25,74	0,76
261-401-12-35	AAPILA	5,06	4,00	1,33	26,86	0,79
261-401-12-36	KOSKIKARA	5,00	4,00	1,33	26,56	0,78
261-401-12-38	HELPPI	2,95	4,00	63,00	743,40	21,94

Kuvio 7. Osa metsäkiinteistöjen yksiköistä taulukkomuodossa.

Yksitystien hoitokuntaa ohjeistettiin yksikkölaskelmataulukon tulkitsemisessa sekä muokkaamisessa ja päivittämisessä. Taulukon avulla tiekunta voi tutkia esimerkiksi yksikköhinnan (€/tkm) muuttamisen vaikutuksia niin osakkaiden tiemaksuihin kuin kokonaissummaan.

7. TULOKSET

7.1. Yksityistien kelpoisuus peruskorjausavustuksiin

Tainio-Helpin yksityistie täyttää valtionavustuskelpoisuuden kriteerit. Elinkeino- liikenne ja ympäristökeskuksen harkinnassa on se, että myönnetäänkö tielle valtionavustusta. Jos yksityistielle myönnetään valtionavustusta peruskorjaushankkeeseen, on siihen mahdollista hakea myös kunnan avustusta. (Kittilän kunta 2016.)

Kestävän metsätalouden tuen tärkeimpänä ehtona on, että perusparannettavan tien metsätalouden kuljetuksen osuus on vähintään 30 prosenttia tien kokonaiskäytöstä. Asuinkiinteistöjen, maatilojen ja lomakiinteistöjen liikenteen määrää vertaamalla metsätalouden liikenteeseen voidaan tutkia täyttääkö yksityistie edellä mainitun kriteerin. Yksiköintilaskelmasta selviää, että metsätalouden liikenteelle tulee 126777 tonnikilometriä ja asuin- maatala- ja lomakiinteistöjen yhteenlasketulle liikenteelle 91935 tonnikilometriä. Tästä saadaan laskettua, että metsätalouden liikenne on 58 prosenttia kokonaisliikennemäärästä. Joten yksityistie täyttää myös kestävän metsätaloudellisen tuen vaatimukset.

Tiekunnan päätettävissä on, että hakeeko se peruskorjausta varten valtionavustusta Elinkeino- liikenne ja ympäristökeskukselta vai tukea metsäkeskukselta. Hyvin tehdyt hakemukset sekä asianmukaiset suunnitelmat ja liitteet helpottavat päätöksenteossa.

7.2. Yksikkölaskelman tulokset

Yksikkölaskelmasta saatiin tulokseksi seuraavat yhteenlasketut yksikkömäärät. Asuinkiinteistöjen yksiköt 64516 tonnikilometriä, lomakiinteistöjen yksiköt 42669 tonnikilometriä, yksityisten metsäkiinteistöjen yksiköt 24183 tonnikilometriä ja valtion maitten yksiköt 93873 tonnikilometriä. Yhteensä 225242 tonnikilometriä.

Tiekunta oli kokouksessaan keväällä 2016 päättänyt, että suurin mahdollinen yksiköiden mukaan laskettu tiemaksu on 300 euroa. Tilalla Palola oli eniten yksiköitä, joten yksikköhinta määräytyi kyseisen tilan tonnikilometrien mukaan. Yk-

sikköhinnaksi saatiin 0,0295 euroa tonnikilometrille. Tulokset toimitettiin sekä paperisena versiona, että sähköisenä aineistona tiekunnalle. Lisäksi tiekunta sai listan tarpeellisista oppaista ja hakemuksista sähköisessä muodossa.

8. YHTEENVETO

Työn tuloksena tilaaja sai vaaditun tienpidon yksiköinnin sekä hyvät perustiedot Elinkeino- liikenne ja ympäristökeskuksen myöntämän valtionavustuksen ja kestävän metsätalouden rahoitustuen hakemiselle yksityistien peruskorjaukseen. Tilaaja oli erittäin tyytyväinen työn laatuun. Työn erikoisuus ja haastavuus toi mielenkiintoa tekemiseen ja halua oppia mahdollisimman paljon lainsäädäntöä yksityistiehen liittyen.

Työn haasteena oli tehdä yksiköinti mahdollisimman tarkasti ja tasapuolisesti. Lisäksi työn piti olla mahdollisimman selkeä, jotta yksiköinnin tulkitseminen ja ylläpitäminen onnistuisivat helposti tiekunnan jäseniltä. Yksiköiden laskeminen taulukko-ohjelmalla, taulukon muokkaaminen mahdollisimman selkeäksi ja lakitekstin sekä tukiehtojen oikea tulkitseminen toi omat haasteensa työhön. Yksiköinnin tekeminen onnistui hyvin Maanmittauslaitoksen käsikirjan avulla. Ohjeistuksen perusteellisuus antoi hyvän pohjan käyttömäärien ja painoarvojen arvioinnille. Peruskorjausavustuksia tutkiessa eri ohjeistukset auttoivat paljon tukiehtojen selvittämisessä.

Opinnäytetyön suuri innoittava tekijä oli se, että sain tehdä työn, joka hyödyttää tilaajaa monella eri tavalla. Lisäksi opin itse paljon yksityisteihin liittyvästä lainsäädännöstä, lupa-asioista, yksiköinnistä ja avustusten hakemisesta. Tilaaja oli kiitettävästi apuna tarpeen tullessa ja yhteistyö sujui hyvin. Tilaaja oli tyytyväinen lopputulokseen ja tiekunta hyötyi ja tulee hyötymään taloudellisesti opinnäytetyöstä.

Olen tyytyväinen suoritettuun työhön ja koen työn kehittäneen minua maanmittausalalla. Työ tarjosi mielenkiintoisen aiheen ja sain hyvää uutta oppia yksityistielakisäädäntöön, erilaisiin tukivaatimuksiin, hakemuksiin ja yksiköintiin liittyen.

LÄHTEET

Elinkeino- liikenne- ja ympäristökeskus 2016. Hakemus yksityisen tien parantamisen valtionavustukseen. Viitattu 19.4.2016. <https://lomake.fi/forms/pdf/ELY/Tieh0006/fi>

Hämäläinen E. 2010. Yksityistien parantaminen. Suunnittelun ja toteuttamisen perusteet. Suomen tieyhdistys.

Hämäläinen E. 2014. Yksityistielain uudistamistarpeet. Selvitysmiehen arviot ja ehdotukset. Liikenne- ja viestintäministeriö.

Kestävän metsätalouden määräaikainen rahoituslaki 23.01.2015/34.

Kittilän kunta, tekninen lautakunta 2015a. Kesähoitoavustuksen hakemus. Viitattu 25.4.2016 http://www.kittila.fi/sites/default/files/asiakirjat/Lomakkeet/Tekninen/Tiet_kadut/kesahoitoavustus_hakemus_2015.pdf

Kittilän kunta, tekninen lautakunta 2015b. Talvihoitoavustuksen hakemus. Viitattu 25.4.2016 http://www.kittila.fi/sites/default/files/asiakirjat/Lomakkeet/Tekninen/Tiet_kadut/yksityisteiden_aurausavustuslomake_2015.pdf

Kittilän kunta, tekninen lautakunta 2016. Yksityistieavustukset. Viitattu 25.4.2016 <http://www.kittila.fi/yksityistieavustukset>

Kumpula J. 2016 Tainio-Helpin yksityistien tiekunta. Puheenjohtajan haastattelu 20.1.2016; 7.3.2016; 21.5.2016; 25.5.2016.

Laki yksityisistä teistä 15.06.1962/358.

Liikennevirasto 2016a. Tieverkko. Viitattu 2.3.2016. http://www.liikennevirasto.fi/tieverkko#.Vtbd_vmLSUI

Liikennevirasto 2016b. Yksityisteiden valtionavustukset. Helsinki. http://www2.liikennevirasto.fi/julkaisut/pdf8/lo_2016-11_yksityisteiden_valtionavustukset_web.pdf

Maanmittauslaitos 2016. Käsikirja yksityisteiden tienpidon osittelusta. 6. painos. Helsinki.

Metsäkeskus 2016a. Metsätien toteuttamissuunnitelma. Viitattu 26.4.2016. <http://www.metsakeskus.fi/sites/default/files/metsatien-toteuttamissuunnitelma-lomake-ja-tayttoohje-15122015-s.pdf>

Metsäkeskus 2016b. Metsätien rahoitushakemus. Viitattu 26.4.2016. <http://www.metsakeskus.fi/sites/default/files/metsatien-rahoitushakemus-fin-lomake-ja-tayttoohje-s.pdf>

Metsäteho 2016. Puutavaran HCT-yhdistelmien tutkimus. Viitattu 16.5.2016 <http://www.metsateho.fi/hct/#hct-kuljetuskaytavat>

Salonen J. 2014. Tieyksiköinnin perusteet –opas. Mikkelin ammattikorkeakoulu. Metsätalous. Opinnäytetyö.

Tieyhdistys 2016a. Tieyhdistyksen yksityistiepalvelut. Viitattu 18.2.2016.
<http://www.tieyhdistys.fi/yksityistiet/>

Tieyhdistys 2016b. Tiekunta tutuksi ja toimivaksi. Viitattu 21.4.2016
<http://www.tieyhdistys.fi/binary/file/-/id/3/fid/105>

Valtioneuvoston asetus kestävän metsätalouden rahoituksesta 13.05.2015/594.